Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8849**

18. Wahlperiode 15.06.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Bärbel Höhn, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Peter Meiwald, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2015 auf Grundlage der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II)

Als Wirtschaftsstandort in der Mitte Europas ist die Bundesrepublik Deutschland auf eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur angewiesen. Die bundeseigenen Schienenwege sind jedoch netzweit in einem kritischen Zustand (www.focus.de/finanzen/news/deutsche-bahn-geldstrafe-fuer-zu-langsame-zuege_id_5593752.html).

So ist aus dem jüngsten Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2015 der Deutschen Bahn AG auf Grundlage der Vertragsbedingungen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) zu entnehmen, dass die vereinbarten Vertragsziele zwischen Bund und Deutsche Bahn AG im Jahr 2015 nicht erfüllt wurden. So ist im Jahr 2015 das Vertragsziel für die bedeutende LuFV-Qualitätskennzahl „Theoretischer Fahrzeitverlust Gesamtnetz“ der DB Netz AG nicht erreicht worden. Aus dem Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht ist weiterhin zu entnehmen, dass die Nichteinhaltung des vertraglich vereinbarten Zieles hauptsächlich auf Oberbaumängel zurückzuführen ist. So sind mehr als 66 Prozent des theoretischen Fahrtzeitverlusts (ThFzv) innerhalb des Jahresfahrplanes im Gesamtnetz der DB Netze auf Oberbaumängel zurückführen (Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2015 der Deutschen Bahn AG, S. 84).

Im Rahmen der zwischen Bund und der Deutschen Bahn AG geschlossenen LuFV II für die Jahre 2015 bis 2019 sind rund 12 Mrd. Euro für Instandhaltungsmaßnahmen in den Oberbau der Fahrwege vorgesehen, weiterhin 4 Mrd. Euro in die Leit- und Sicherungstechnik, 3 Mrd. Euro in die Erneuerung von Brückenbauwerken, 1 Mrd. Euro in Tunnelbauwerke sowie 8 Mrd. Euro in weitere Gewerke wie Energieanlagen und Telekommunikation. Allein für das Jahr 2015 wurden Strecken und Anlagenerneuerungen im Volumen von 5,3 Mrd. Euro durch die Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG vorgenommen (NetzNachrichten März 2015 der DB Netz AG).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Nichteinhaltung der Vertragsziele aus der LuFV II durch die Deutsche Bahn AG im Kalenderjahr 2015?

2. Wie bewertet die Bundesregierung die Nichteinhaltung der Vertragsziele vor dem Hintergrund, dass der Bundesrechnungshof in seinem Bericht nach § 88 Absatz 2 (der Bundeshaushaltsordnung) BHO über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II zum Erhalt der Bundesschienenwege vom 11. November 2014 der LuFV II gegenüber dem Deutschen Bundestag eine „unzureichende Steuerungswirkung und Erfolgskontrolle“ attestierte?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Angaben der Deutschen Bahn AG, wonach die Nichterfüllung des Vertragsziels des ThFzv Gesamtnetz im Wesentlichen auf länger anhaltende Probleme im Bereich des Berliner S-Bahn-Netzes zurückzuführen sei (www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.infrastruktur-deutscher-bahn-drohen-strafzahlungen.b9746fa0-0bdb-4252-91ce-9c590059cb83.html)?
4. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung das Durchschnittsalter der Gleisanlagen der bundeseigenen Schienenwege im Jahr 2008?
5. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung das Durchschnittsalter der Gleisanlagen der bundeseigenen Schienenwege im Jahr 2015?
6. Auf welche Informationen stützte sich der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt in der Regierungsbefragung vom 11. Mai 2016 bei seiner Antwort auf die Frage des Abgeordneten Matthias Gastel, dass er erwarte, dass die Erreichung der Ziele, die durch die LuFV-II-Qualitätskennzahlen beschrieben werden, „nach wie vor möglich“ sei und er davon ausgehe, „dass die Bahn dies auch entsprechend umsetzt“, obwohl zu diesem Zeitpunkt bereits das Gegenteil bekannt war und medial darüber berichtet wurde (Plenarprotokoll 18/169 des Deutschen Bundestages vom 11. Mai 2016; www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.infrastruktur-deutscher-bahn-drohen-strafzahlungen.b9746fa0-0bdb-4252-91ce-9c590059cb83.html)?
7. Welche Streckenabschnitte der bundeseigenen Schienenwege sollen nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der LuFV II von 2015 bis 2019 Erneuerungen im Oberbau unterzogen werden (bitte tabellarische Übersicht unter Angabe des Regionalbereiches der DB Netze, des Bundeslandes, der Streckennummer, der Streckenkilometer von Anfang und Ende des jeweiligen Streckenabschnittes sowie des geplanten Fertigstellungsdatums beifügen)?
8. Auf welchen Streckenabschnitten der bundeseigenen Schienenwege finden nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der LuFV II von 2015 bis 2019 neben den Oberbauarbeiten zeitgleich weitere gewerkeübergreifende Erneuerungsarbeiten statt (bitte tabellarische Übersicht unter Angabe des Regionalbereiches der DB Netze, des Bundeslandes, der Streckennummer, der Streckenkilometer von Anfang und Ende des jeweiligen Streckenabschnittes sowie des geplanten Fertigstellungsdatums beifügen)?
9. Nach welchen Kriterien wurden die im Rahmen der LuFV II zu erneuernden Streckenabschnitte für das Gewerk Oberbau ausgewählt?
10. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung für die im Rahmen der LuFV II zu erneuernden Streckenabschnitte für das Gewerk Oberbau auch in Teilen investive Eigenmittel der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG eingesetzt?

11. Wie viele der in § 8.7 LuFV II verankerten Ländergespräche zur Abstimmung zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Ländern über die Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr und die damit in Zusammenhang stehenden Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen sowie die von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgesehenen Maßnahmen im Rahmen der LuFV II fanden nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem 12. Januar 2015 statt?

12. Zu welchen Zeitpunkten und mit welchen Ländern fanden nach Kenntnis der Bundesregierung Ländergespräche zur Abstimmung zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Ländern über die Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr und die damit in Zusammenhang stehenden Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen sowie die von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgesehenen Maßnahmen seit dem 12. Januar 2015 statt?

13. Welche Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen im Schienenpersonennahverkehr im Rahmen der LuFV II waren Gegenstand der bisherigen Ländergespräche, und welche Ergebnisse wurden hierzu bislang erzielt?

14. Welche Streckenabschnitte der bundeseigenen Schienenwege sollen nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der LuFV II von 2015 bis 2019 Eisenbahntunnelsanierungen unterzogen werden (bitte tabellarische Übersicht unter Angabe des Regionalbereiches der DB Netze, des Bundeslandes, der Streckennummer, der Streckenkilometer von Anfang und Ende des jeweiligen Streckenabschnittes sowie des geplanten Fertigstellungsdatums beifügen)?

15. Aus welchen Gründen werden aus Bundeshaushaltsmitteln der LuFV II auch Projekte des Bedarfsplans, wie die Ausbaustrecke Hanau – Nantenbach (Strecke 5200) mitfinanziert, obwohl § 1.4 LuFV II derartige Fälle ausschließt?

16. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die Erneuerungen im Bereich des Oberbaus auf der Schnellfahrstrecke zwischen Hannover Hauptbahnhof und Kassel Wilhelmshöhe (Streckennummer 1733) vom 23. April 2016 bis 8. Mai 2016 aus Bundeshaushaltsmitteln im Rahmen der LuFV II finanziert (http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/medien/veroeffentlichungen/pi_it/11063220/ubd20160331.html)?

17. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Feststellung des Eisenbahn-Bundesamtes, wonach der DB Netz AG seit dem Jahr 2009 bekannt sei, dass es bei der Schnellfahrstrecke zwischen Hannover Hauptbahnhof und Kassel Wilhelmshöhe (Streckennummer 1733) „Auffälligkeiten im Hinblick auf weiße Stellen gibt“, zutreffend (www.haz.de/Hannover/Aus-der-Stadt/Uebersicht/Bahn-hat-Sanierung-der-ICE-Strecke-Hannover-Kassel-verzoegert)?

18. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Feststellung des Eisenbahn-Bundesamtes, wonach im Zuge einer Protokollnotiz vom 26. November 2012 als zu ergreifende Maßnahmen „die umgehende Durcharbeitung längerer Gleisabschnitte und das Ersetzen des verschlissenen Schotters gefordert“ wird, zutreffend (www.haz.de/Hannover/Aus-der-Stadt/Uebersicht/Bahn-hat-Sanierung-der-ICE-Strecke-Hannover-Kassel-verzoegert)?

19. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Rechercheergebnisse von Medien, wonach das Eisenbahn-Bundesamt zur Erneuerung der Schnellfahrstrecke zwischen Hannover Hauptbahnhof und Kassel Wilhelmshöhe (Streckennummer 1733) ein aufsichtsrechtliches Verfahren gegen die DB Netz AG anordnete, zutreffend (www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.streckensperrung-bahn-hat-aerger-mit-der-aufsichtsbehoerde.22a333bc-7976-40fc-aaed-4806835595ef.html)?

20. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass der DB Netz AG seit dem Jahr 2009 offenkundig umgehender Instandhaltungsbedarf auf der Schnellfahrstrecke zwischen Hannover Hauptbahnhof und Kassel Wilhelmshöhe (Streckennummer 1733) bekannt war, hierzu erfolgte Instandhaltungsarbeiten zur Erneuerung von rund 130 000 Tonnen Schotter im Oberbau jedoch erst im April 2016 erfolgten (http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/medien/veroeffentlichungen/pi_it/11063220/ubd20160331.html)?

21. War nach Kenntnis der Bundesregierung die Großinstandsetzung der Schnellfahrstrecke zwischen Hannover Hauptbahnhof und Kassel Wilhelmshöhe (Streckennummer 1733) ursprünglich wie in Medienberichten dargestellt im Jahr 2019 anvisiert (www.haz.de/Hannover/Aus-der-Stadt/Uebersicht/Bahn-hat-Sanierung-der-ICE-Strecke-Hannover-Kassel-verzoegert)?

22. Welche Teilabschnitte des Projekts „Stuttgart 21“ werden aus Bundeshaushaltsmitteln der LuFV II mitfinanziert und wie hoch beläuft sich die Summe der hierfür eingesetzten LuFV-II-Mittel?

23. Aus welchen Gründen wird „Stuttgart 21“ im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2015 als ein Projekt des Bedarfsplans ausgewiesen, wogegen die Bundesregierung bislang mehrfach darauf verwiesen hat, das Projekt „Stuttgart 21“ sei kein Projekt des Bedarfsplans (Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2015 der Deutschen Bahn AG, S. 84; Bundestagsdrucksache 18/4072 und Antworten der Bundesregierung auf die Schriftlichen Fragen 103 sowie 104 auf Bundestagsdrucksache 18/5596)?

24. Wie bewertet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Einschätzungen des Bundesrechnungshofes in seinem Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II zum Erhalt der Bundesschienenwege vom 11. November 2014 der LuFV II gegenüber dem Deutschen Bundestag, wonach die LuFV II es der Deutschen Bahn AG auch ermögliche, „mit den aufgestockten Bundesmitteln aus der LuFV II etwaige Kosten, die über den aktuellen Finanzierungsrahmen hinausgehen, beim weitreichenden Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofes (Vorhaben ‚Stuttgart 21‘) zu finanzieren“ und „der feste Finanzierungsbeitrag des Bundes von etwa 1 229 Mio. Euro, der er im Jahr 2009 für Stuttgart 21 vereinbarte, ohne Wissen und Einwilligung des Bundes erheblich überschritten werden“ könnte?

25. Aus welchen Gründen ist der nach § 17.3 LuFV II zu ermittelnde Rückforderungsbetrag für die Vertragsziele gemäß § 17.1 (i) LuFV II pro Verfehlungseinheit des ThFzv Regionalnetze niedriger angesetzt als pro Verfehlungseinheit des ThFzv Gesamtnetz?

26. Wann erfolgt die Prüfung der LuFV-II-Qualitätskennzahlen für das Jahr 2015 durch das Eisenbahn-Bundesamt?

27. Aus welchen Gründen ist der nach § 17.1 Unterabsatz 1 LuFV II ermittelte Rückforderungsbetrag für die Vertragsziele gemäß § 17.1 (i) LuFV II gedeckelt?

28. a) Wird die Bundesregierung die sich aus der Nichterfüllung des Vertragsziels des ThFzv im Jahr 2015 für den Bund ergebenden Rückforderungsansprüche in Höhe von 15 Mio. Euro geltend machen?

    b) Wenn der sich aus dem Jahr 2015 ergebende Rückforderungsbetrag in Höhe von 15 Mio. Euro geltend gemacht wird, welchen Rückforderungsbetrag wird die Bundesregierung zu welchem Zeitpunkt für den Bund geltend machen?

    c) Wenn der sich aus dem Jahr 2015 ergebende Rückforderungsbetrag in Höhe von 15 Mio. Euro nicht geltend gemacht wird, weshalb nicht?

Berlin, den 15. Juni 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333